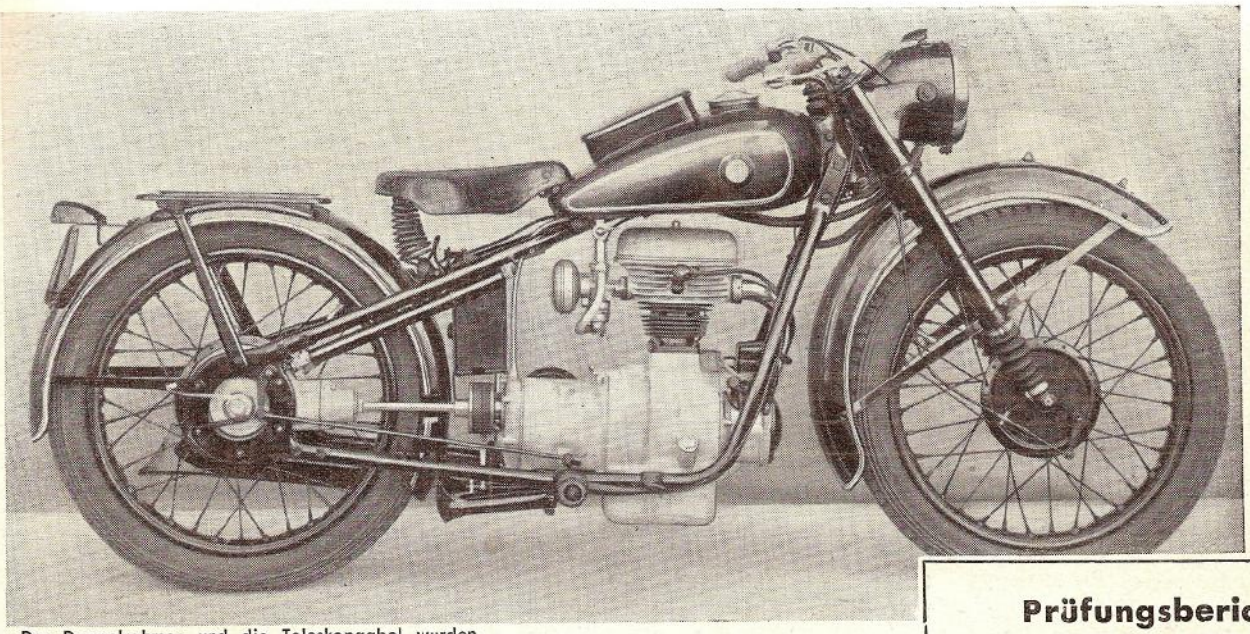


Der Doppelrahmen und die Teleskopgabel wurden nach den Erfahrungen mit der „R 5" entwickelt.
(Werkphoto)

Prüfungsbericht M Nr. 188

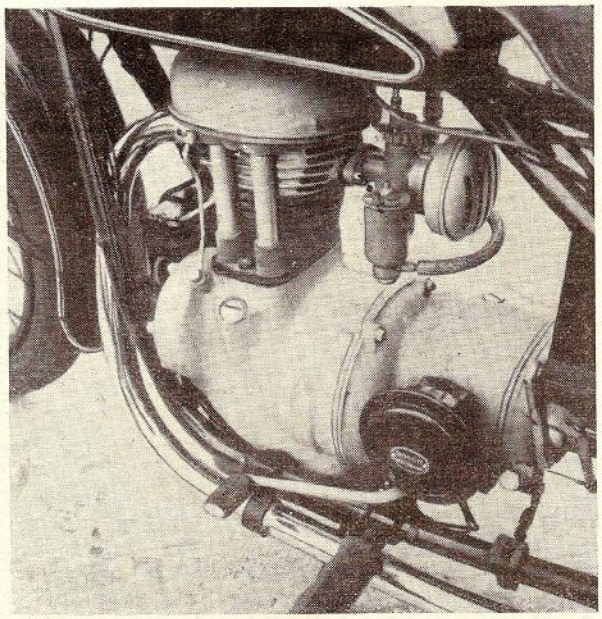
BMW. „R 20"

Die kleine BMW. „R 20" fehlte noch in dem Programm dieser Fabrik. Mit der Schaffung der „R 5" hatten die Bayrischen Motorenwerke eine neue Linie eingeschlagen. Doppelrohrrahmen und Teleskopgabel kennzeichneten das neue Modell. Sehr bald folgte die „R 6", und auch die Stahlblechmodelle hatten inzwischen die Teleskopgabel bekommen, so wie „R 12", „R 17" und die neue „R 35". Es fehlte eigentlich nur noch das 200-ccm-Rad. Jetzt ist sie da, die „R 20", wie alle BMW.-Räder etwas Besonderes in Form und Ausstattung. Das Rad ist nicht ganz leicht und für eine Maschine mit OHV.-Motor nicht extrem schnell, aber . . . sehen wir sie uns erst einmal genau an.

Ein ganz neues Fahrgestell

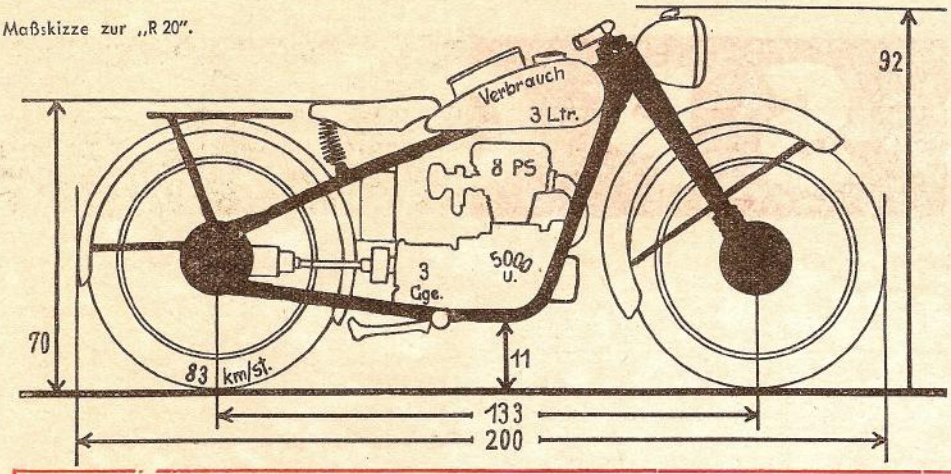
Das Rad bekam einen Doppelrohrrahmen, leicht und elegant in der Form und dabei äußerst steif. Dieser Rahmen mit seiner klaren Linie ist mit dem Steuerkopf verschraubt. Die Verbindung der einzelnen Teile erfolgt in der Hauptsache durch Verschraubung und nur an wenigen Stellen durch Schweißung. – Die Teleskopgabel ist auch nicht vollständig von der „R 5" übernommen, denn die dort eingebaute Gabel mit Oeldruckstoßdämpfern wäre zu teuer. Die vereinfachte Ausführung der Teleskopgabel arbeitet mit Reibungsstoßdämpfern. Die Versuche zeigen, daß sie für eine Maschine der 200-ccm-Klasse völlig ausreicht. Die Federung ist geschmeidig und ausgeglichen. Sie hat eine ausreichende Eigendämpfung, neigt also nicht zum Durchschlagen. Ein unverkennbarer Vorzug der Teleskopgabel ist die geringe ungefederte Masse, da nur ein Teil der Gabel mitschwingt und der Kotflügel am besten Gabelteil angebaut ist. Durch die Verringerung dieser, genau gesagt, nur durch die Bereifung gefederten Massen wird die Straßenhaftung, die Straßenlage verbessert.

Am Fahrgestell fallen auch sonst einige gute Ausstattungsteile auf, so der Werkzeugbehälter auf dem großen Tank. Das Werkzeug liegt dadurch griffbereit vor dem Fahrer. – Die „R 20" hat vorn und hinten eine Steckachse. – Immer wieder überzeugt bei BMW. die klare Linie des Fahrgestells, des Antriebsblocks, der gute Uebergang von der Gabel zum Schein-



Glattflächiger Motor-Getriebeblock; hängende Ventile mit völlig gekapselten Steuerungsteilen und einheitlich eingebaute Fußschaltung.
(Photo Fischer)

Maßskizze zur „R 20".



Technische Angaben:

Motor: Inhalt 190 ccm: Hub: 86 mm; Bohrung 60 mm; Verdichtungsverhältnis: 1:6; Schmierung: Umlauf; Vergasertyp: Amal M 74; Vergasereinstellung: 65–II; Zündung: Bosch-Batterie; Zündkerzentyp: Bosch W 240 Tl.

Getriebe und Antrieb: Getriebetyp: BMW.-Anblock; Uebersetzung, 1. Gang: 1:4,55, 2. Gang: 1:2,58, 3. Gang: 1:1,64; Antriebsart: Zahnradwelle.

Fahrgestell: Tankinhalt: 12 Liter; Rahmen: Doppelrohr; Federung: Teleskopgabel; Bremstrommeldurchmesser: 160/180 mm; Bereifungstyp: 3,00×19; Gewicht, fahrfertig (Tank voll): 130 kg; Preis 725,– RM.

werfer mit angeschweißten Trägern; kurz gesagt, die „R 20" hat äußerlich all das, was schon an der BMW. „R 5" gefiel.

Der glattflächige Antriebsblock

Der kopfgesteuerte Motor wurde von der „R 2" übernommen. Er ist aber noch glattflächiger geworden. Die hängenden Ventile sind vollständig gekapselt. Der sehr stark verrippte Leichtmetallzylinderkopf trägt eine Kappe zur Verschalung der Kipphebel und Ventilfedern. Die Stoßstangen liegen in Rohren. Eine besondere Oelleitung, die von außen leicht kontrolliert werden kann, führt zu den Steuerungsteilen auf dem Zylinderkopf. – Durch die Verwendung eines Scheibendynamos, der vorn auf der Kurbelwelle sitzt, fällt ein zusätzlicher Antrieb der Zündlichtmaschine durch Zahnräder oder Ketten fort. – Das angeblockte Getriebe besitzt eine leichtgängige Fußschaltung auf der linken Seite. Der kleine Schalthebel hat kurze Schaltwege, der erste Gang ist oben, der zweite und dritte Gang unten. Es kann ohne weiteres vom dritten Gang sofort wieder auf den Leerlauf (mit kleinem Anschlag) zurückgeschaltet werden. – Der Antriebsblock ist nicht schräg oder einseitig, sondern genau in der Mittellinie des Rades eingebaut, der Wellenantrieb erfolgt über ein Zahnradpaar. Durch Einbau eines Gummistoßdämpfers ist für ausreichende Elastizität des Antriebs gesorgt.

Was zeigt sich unterwegs?

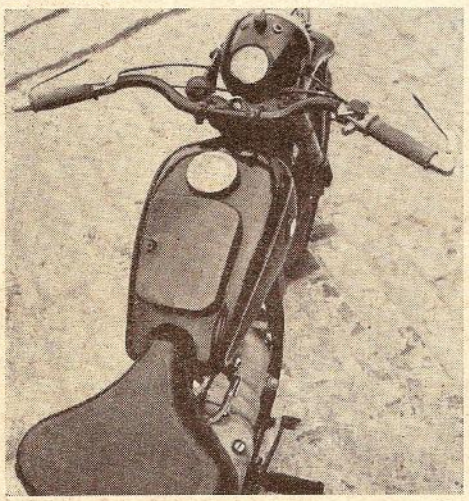
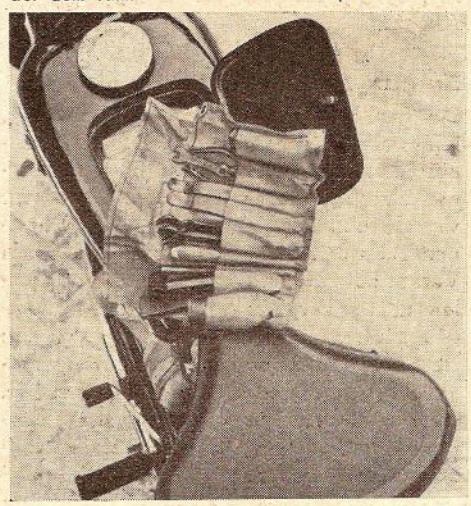
Eine sehr sichere Straßenlage war bei dem steifen Rahmen und der Teleskopgabel zu erwarten. Auf guten und schlechten Straßen, immer ist das Rad leicht zu beherrschen, immer freut man sich über die gute Federwirkung der Gabel. – Der Sattel (normale Einschichtgummidecke) hat eine verhältnismäßig weiche Druckfeder. Sie ist etwas eng gewickelt und neigt bei einem schweren Fahrer zum Aufsetzen. Deshalb muß in solchem Fall eine stärkere oder weiter gewickelte Feder eingesetzt werden. – Durch die günstige Lage des Sattels zum Lenker und zu den Fußrasten hat der Fahrer eine gute Sitzposition. Außerdem kann der Lenker noch verstellt werden, während die Rasten fest angeordnet sind.

Der Motor arbeitet ausgeglichen, nur bei Vollgas ist eine geringe Vibration feststellbar. – Durch Verwendung eines Einschiebervergasers und Drehgas ist die Bedienung einfach, zumal der Zündhebel fast immer auf volle Frühzündung eingestellt sein kann. – Sehr angenehm empfindet man das große Zeigertachometer, das im Scheinwerfergehäuse eingelassen ist.

Ein so gut ausgestattetes Motorrad mit Blockgetriebe und Wellenantrieb kann nicht 110 oder 115 kg wiegen. Fahrfertig mit gefülltem Tank wurde ein Gewicht von 130 kg festgestellt. Immerhin erreicht das Rad noch eine Geschwindigkeit von über 80 km/st. Die Beschleunigung wurde mit 18 Sekunden (von 30 auf 60 km/st im dritten Gang) gemessen.

Es gibt Motorräder mit kopfgesteuertem 200-ccm-Motor, die schneller und temperamentvoller sind. Aber das BMW.-Rad hat dafür andere Vorzüge, die von vielen anerkannt werden. Durch das Blockgetriebe, durch den Wellenantrieb sieht der Antriebsblock gut aus. Die glatten Teile sind leicht sauber zu halten. Dazu kommen die ausgezeichneten Fahreigenschaften und die weiche Federung der Teleskopgabel. Wer auf all diese Dinge Wert legt und sich keine „R 5" oder „R 6" leisten kann, für den wurde die „R 20" geschaffen. – Es ist ein schönes und wirtschaftliches Rad. Die Verbrauchskurve liegt etwa zwischen 2,6 und wenig über 4 Liter je 100 km. Es ist eine flache Kurve, die einen günstigen Verbrauch bei mittleren Geschwindigkeiten gewährleistet und dafür sorgt, daß das Rad nicht unwirtschaftlich wird, auch wenn größere Strecken mit hohem Reisetempo auf der Reichsautobahn gefahren werden. J. F.

Großer Tank, Tachometer im Gehäuse des großen Scheinwerfers.



So griffbereit liegt das Werkzeug in einem Behälter auf dem Tank. *(2 Photos Fischer)*